C.R.I.C. N° 53 (2005-2006)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 69 (2005-2006)

Séance publique de Commission *

Commission de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine, des Transports, de l'Equipement et de l'Energie

Lundi 9 janvier 2006

* Application de l'art. 17, § 5, du Règlement du Parlement wallon.

SOMMAIRE

Interpellation et question orale 5

Interpellation de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les éoliennes : et si c'était du vent !»

Question orale de Mme Lissens à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les éoliennes»

Orateurs : M. le Président, M. Petitjean, Mme Lissens, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 5

Questions orales 7

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la société d'expertise et de gestion énergétique»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 7

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, et à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, sur «les investissements en matière énergétique suite à l'OPA de Suez sur Electrabel»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en son nom et au nom de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique 8

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le projet de la directive européenne imposant un parc de bus écologiques»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 10

Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport des élèves ayant fait le choix de l'enseignement immersif»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 10

Question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'atlas des chemins vicinaux de Pont-à-Celles – reprise de l'étude de 1992»

Orateurs : M. le Président, M. Petitjean, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 12

Question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'opération Noctambus»

Orateurs : M. le Président, M. Crucke, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 13

Question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'agrément pour les permis de lotir»

Orateurs : M. le Président, Mme Bidoul, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 14

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les aéroports wallons»

Question orale de M. Onkelinx à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir du personnel chargé de la sécurité dans les aéroports»

Question orale de M. Milcamps à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le personnel des aéroports wallons»

Question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique de la surveillance des aéroports»

Orateurs : Mme la Présidente, M. le Président, MM. Borsus, Onkelinx, Milcamps, Collignon, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 15

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la suppression des emplois dans les maisons cyclistes de Wallonie et ses conséquences sur le développement de ce moyen de déplacement doux»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 18

Question orale de Mme Tillieux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les moyens disponibles aux personnes du troisième âge pour accéder à une réelle mobilité»

Orateurs : M. le Président, Mme Tillieux, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 19

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avenir de la piscine Hélios à Charleroi»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Fontaine M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 21

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avenir de la gestion des boues de dragage»

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'annulation du permis à Hourpes et la demande de l'auditeur d'annulation immédiate du permis accordé à Malmaison»

Orateurs : Mme la Présidente, MM. Fontaine, Crucke M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 22

Question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'installation des murs antibruit à Manage»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Fontaine, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 24

Question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le canal Seine Europe et ses répercussions en Hainaut occidental».

Orateurs : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 24

Question orale de M. Collignon à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la réduction de la vitesse maximale autorisée des poids lourds sur nos autoroutes»

Orateurs : Mme la Présidente, M. Collignon, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 25

Question orale de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les radars automatiques»

Orateurs : M. le Président, Mme Lissens, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 26

Liste des abréviations courantes 28

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU PATRIMOINE, DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'ÉNERGIE

Présidence de M. Willy BORSUS, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral commence à 16 heures 36 minutes.

INTERPELLATION ET QUESTION ORALE

INTERPELLATION DE M. PETITJEAN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES ÉOLIENNES : ET SI C'ÉTAIT DU VENT !»

QUESTION ORALE DE Mme LISSENS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES ÉOLIENNES».

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les éoliennes : et si c'était du vent !», et la question orale de Mme Lissens à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les éoliennes».

La parole est à M. Petitjean pour développer son interpellation.

M. Petitjean (FN). – L'Union européenne s'est engagée à produire 22 % d'énergie renouvelable. Je me demande toutefois si l'utilisation massive d'éoliennes pour atteindre cet objectif est possible en Wallonie car la densité de la population est importante et les territoires vierges ne sont plus très nombreux.

Je vous ai déjà interrogé sur les dangers de l'utilisation des éoliennes et surtout sur les ultrasons émis par celles-ci. Aujourd'hui, le Professeur Joris Soens, Docteur en Sciences appliquées de la KUL, déclare qu'au-delà de la production de 700 mégawatts, à cause de vents capricieux, l'appel aux centrales électriques pour pallier la non-production fait que le bénéfice écologique est perdu.

Ajoutons à cela que vous enregistrez aussi une levée de boucliers de la part de riverains opposés aux éoliennes qui, parfois, gâchent le paysage. Elles bouleversent celui-ci, mais elles encombrent aussi des terrains à bâtir ou des terres qui auraient pu être destinées à l'élevage ou à l'agriculture.

La Région wallonne n'a-t-elle pas l'obligation de s'ouvrir à d'autres productions que celle des éoliennes ? Je pense par exemple à la biomasse, à la combustion de céréales et à l'énergie nucléaire qui, aujourd'hui, est sans danger. D'autres possibilités s'ouvrent à vous.

M. le Président. – La parole est à Mme Lissens pour poser sa question.

Mme Lissens (MR). – Ma question fait suite à un article publié dans *Le Soir* et qui s'intitule : «L'excès d'éoliennes nuit». Cet article est consacré à une étude réalisée par le Docteur en Sciences Appliquées de la KUL, Monsieur Joris Soens.

Les éoliennes, dont vous êtes un fervent partisan, sont un des moyens de produire de l'énergie proprement et de réduire les émissions de CO_2. La réduction de ces émissions peut atteindre 4 % des émissions totales du parc électrique belge lorsque l'électricité éolienne atteint 5 % (soit 700 mégawatts) du parc énergétique.

Si personne ne remet en cause le bienfait des éoliennes pour la lutte contre la pollution et la réalisation des objectifs de Kyoto, le Docteur Soens attire toutefois l'attention des responsables sur les inconvénients et défis techniques qu'implique la production d'électricité par le biais des éoliennes. L'étude rappelle que le principal défaut de cette énergie résulte de son inconstance. Le vent ne souffle pas en permanence et une hélice qui ne tourne plus ne produit plus d'électricité. Le réseau électrique exigeant une adéquation permanente entre l'offre et la demande d'électricité, le seul moyen de compenser l'inconstance des éoliennes est d'augmenter la production des centrales électriques qui, pour certaines, produisent des gaz à effets de serre.

Le Docteur Soens estime qu'au-delà de 700 mégawatts produits par les éoliennes, l'incertitude concernant la production d'électricité sera plus importante et il faudra faire davantage appel aux autres installations qui, à l'exception des centrales, rejettent du CO_2. Dès lors, les émissions de CO_2 seront plus importantes que lorsqu'il y avait moins d'éoliennes. En d'autres termes, au-delà de 700 mégawatts, les effets négatifs de la production d'électricité via les éoliennes dépassent les effets positifs liés à celle-ci.

Monsieur le Ministre, j'aurais aimé connaître votre opinion sur cette étude. Partagez-vous les conclusions de celle-ci ? Allez-vous en tenir compte pour la suite de votre politique en matière de production d'électricité, via les éoliennes ?

Enfin, Monsieur le Ministre, la constitution d'un réseau électrique européen, n'est-elle pas le meilleur moyen de lutter contre le risque de discontinuité du vent ? En effet, dans le cadre européen, celle-ci serait répartie sur un plus grand territoire et deviendrait plus gérable que pour la seule Belgique où, quand le vent cesse à Ostende, il s'arrête une heure plus tard à Arlon.

De plus, la constitution d'un tel réseau européen permettrait d'éviter des pannes généralisées comme l'Italie en a connu une récemment.

Cette compétence relevant du niveau de pouvoir fédéral et plus précisément du Ministre Verwilghen, est-il dans vos intentions, si ce n'est déjà fait, d'aborder ce sujet avec lui ? Si un tel thème a déjà été discuté, peut-on connaître le résultat de ces discussions ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il est vrai que je suis un partisan des éoliennes. M. Petitjean a abordé l'impact paysager et l'écobilan environnemental. Vous dites que les riverains se plaignent, mais, pour avoir donné de nombreux permis, je peux vous dire qu'il faut relativiser fortement ces plaintes. En effet, plus on connaît les éoliennes, plus facilement elles sont acceptées. Il est vrai qu'il faut parfois savoir dire non car, effectivement, certaines éoliennes peuvent véritablement défigurer un lieu. C'est pour cela qu'une enquête minutieuse est toujours réalisée par un paysagiste. Aujourd'hui, les mentalités évoluent et certaines communes nous demandent même d'installer des éoliennes sur leur territoire.

L'impact dans le paysage est tout à fait subjectif. Personnellement, je pense que cela le structure.

En ce qui concerne le plan de production, celui-ci est de compétence fédérale et je n'ai pas hésité à protester lorsque la Région wallonne a failli être oubliée lors de la rédaction du texte par M. Verwilghen.

La thèse réalisée par le Docteur Joris Soens aboutit à la conclusion qu'il y aurait une limite à l'implantation d'éoliennes en Belgique (au-delà de 700 mégawatts), du fait de la variabilité de la production d'électricité issue des éoliennes, un effet net négatif sur le plan environnemental en raison de la nécessité de mettre en œuvre de façon épisodique des centrales produisant du CO_2, dans une plus grande ampleur.

Comme vous le savez, le réseau électrique fonctionne selon le principe de variabilité (le courant injecté et consommé varie en permanence) mais à tout moment, il doit y avoir concordance entre injonctions sur le réseau et consommations.

Je tiens tout d'abord à placer les chiffres dans le contexte actuel. En 2004, le parc éolien belge totalisait une puissance installée de 102 mégawatts. Il a produit 128,4 gigawatts/heure, soit 0,5 % de la consommation finale d'électricité en Belgique. Les objectifs estimés (Edora) pour le secteur en Belgique s'élèvent à 3 % de la consommation finale.

Une récente étude réalisée par l'Association européenne de l'énergie éolienne (EWEA) fait état de l'expérience européenne quant à l'impact des éoliennes sur le réseau électrique. Celle-ci indique que la part d'électricité de source éolienne injectée dans le réseau peut monter jusqu'à 20 % sans changement technique, c'est-à-dire sans impliquer un déséquilibre du réseau. Ces chiffres permettent de nuancer l'assertion de Monsieur Soens.

Dans le cadre de l'étude confiée à Altran pour la définition des futurs quotas de CV, j'ai souhaité voir examiner l'impact sur le réseau électrique du développement des énergies renouvelables. L'étude confirme cette limite des 20 % en dessous de laquelle il ne devrait pas y avoir de problème de déséquilibre du réseau. La question deviendrait cruciale autour des 34 % de part des énergies renouvelables.

Par ailleurs, la fédération des producteurs d'électricité Edora, a analysé le rapport et a réagi à la thèse de Monsieur Soens. Selon elle, l'assertion est absurde : lorsque le vent souffle, l'éolien permet de réduire le fonctionnement des centrales conventionnelles – polluantes – et donc d'économiser des émissions de CO_2. L'absence de vent n'implique pas le redémarrage de centrales et signifie un simple retour à la situation de base.

En outre, elle estime que les données sur lesquelles se base l'étude sont discutables :

– les mesures de vent utilisées pour déterminer la production électrique des éoliennes se limitent à 3 points de mesures pour l'ensemble de la Belgique, ce qui est réducteur ;

– les unités de production électrique de référence retenues comme unités intervenant en compensation de la production éolienne sont très polluantes ;

– l'étude ne tient pas compte de l'interconnexion du réseau belge dans le réseau européen, lequel fait l'objet d'investissement de renforcement actuellement.

La fédération rappelle que la Belgique possède non seulement une importante base nucléaire mais aussi

un nombre important de centrales à combustibles fossiles (gaz et charbon) qui présente l'avantage d'être très flexibles en conservant un rendement élevé. C'est via ces unités que les déséquilibres sont compensés en temps réel et c'est aussi via ces unités que les variations de productions des éoliennes sont compensées sans pour autant devoir arrêter ou redémarrer des unités thermiques chaque fois que le vent fluctue.

En conclusion, je dirais que, au vu des chiffres actuels et même des objectifs fixés, il ne me semble pas nécessaire d'être alarmiste.

Si je suis un fervent défenseur des énergies renouvelables et en particulier de l'éolien, j'ai toujours défendu le principe selon lequel il n'y a pas une seule réponse à la problématique énergétique. Il faut maintenir le principe d'une diversification des sources d'énergie tout en soutenant autant que possible le développement des énergies renouvelables, non seulement pour des impératifs environnementaux mais aussi d'indépendance énergétique. La récente crise du gaz nous a bien appris qu'il fallait diversifier nos sources. Nous faisons mieux que ce qui était prévu et on vit actuellement une véritable prise de conscience chez le citoyen qui n'attend pas la libéralisation de 2007 pour s'approvisionner en énergie verte.

M. le Président. – La parole est à M. Petitjean.

M. Petitjean (FN). – Quand je me rends dans la commune du président de cette commission, je suis heurté par les éoliennes qui encombrent le paysage. Imaginez qu'il a été question d'en installer à la sortie de Charleroi, ville qui porte encore les stigmates de son passé industriel.

Je vous encourage à favoriser toutes les autres formes de production alternative d'énergie.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je suis notamment allé à Saint-Josse rencontrer un agriculteur qui produit de l'énergie grâce à des excréments.

M. Petitjean (FN). – À Chimay, un directeur d'école utilise des palettes de bois. L'imagination doit régner en maître dans ce domaine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'éolienne est une alternative.

M. Petitjean (FN). – Une parmi d'autres.

M. le Président. – La parole est à Mme Lissens.

Mme Lissens (MR) – D'un point de vue paysager, les opinions varient quant à l'impact des éoliennes. Ce qui me gêne avec l'étude de M. Soens, c'est qu'on a aujourd'hui diverses études scientifiques et qu'il y a certaines divergences entre elles.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Même si l'étude de M. Soens se révélait correcte, je vous rappelle qu'il place la barre à 20 %. Or, nous ne devrions atteindre au maximum que 11 ou 12 %. Il n'y aurait donc aucun impact pour nous.

Mme Lissens (MR). – J'aurais aussi aimé connaître l'avis de M. le Ministre par rapport à la constitution d'un réseau électrique européen.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Certains investissements sont prévus au niveau fédéral et que je ne vois pas d'objection à ce que ce projet soit réalisé.

(Mme Lissens, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA SOCIÉTÉ D'EXPERTISE ET DE GESTION ÉNERGÉTIQUE»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la société d'expertise et de gestion énergétique».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – En vous posant ces différentes questions inscrites à l'ordre du jour, j'aimerais faire le point avec vous sur des dossiers que je trouve fondamentaux. Un de ceux-ci concerne la SEGE. Vous n'êtes pas sans savoir qu'un certain nombre de communes devront bientôt rendre leur décision quant à leur adhésion éventuelle à la SEGE. La plupart se seraient montrées favorables à ce projet, même si certaines craintes se sont exprimées dans plusieurs conseils communaux.

Lorsque je vous avais interrogé sur ce sujet en octobre dernier, vous m'aviez déclaré que vous préfé-

reriez temporiser la SEGE car celle-ci entraîne des surcoûts et pose divers problèmes. Vous m'appreniez votre volonté de faire évoluer ce dossier.

En décembre dernier, à la suite de la lecture d'un article de presse, j'ai appris, par l'intermédiaire de M. Brotcorne, que le Gouvernement travaillait actuellement sur ce dossier. Aussi, je m'interroge quant à savoir où en est l'avancement de ce dossier au niveau du Gouvernement.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce n'est pas la première fois que vous m'interrogez sur ce sujet. Je ne vais pas revenir sur les différentes objections que je vous avais exposées à ce moment-là, mais je vous confirme ma volonté de voir évoluer ce dossier.

J'ai toujours fait remarquer que le sujet est à cheval sur deux compétences :

– une compétence régionale : le fonctionnement du marché wallon de l'énergie et le respect du prescrit européen ;

– une compétence communale : la distribution d'électricité et de gaz est un monopole public confié par décrets aux GRD, qui sont l'émanation des communes.

Quant à savoir combien de communes se seraient prononcées, j'ai interrogé les services de mon Collègue Philippe Courard. Toutes les décisions des conseils communaux ne sont pas encore parvenues. Mais il semble que seules des communes hennuyères se soient prononcées actuellement. Ce qui s'explique par le fait que le projet est porté essentiellement par un opérateur hennuyer, Igretec. Aujourd'hui, il faut reconnaître que la plupart d'entre elles attendent une décision du Gouvernement avant de statuer.

De manière plus générale, cette question renvoie à la régulation de la distribution en Région wallonne. Il s'agit d'un vaste débat actuellement en cours.

J'ai chargé mon cabinet de réfléchir à une solution alternative, plus conforme avec les exigences d'un marché concurrentiel et libéralisé, au vu de l'échéance pressante du 1er janvier 2007. Cette formule est d'ailleurs proche des orientations prises dans les deux autres Régions du pays. Un projet de statuts pour la création d'une société d'exploitation des réseaux de distribution, appelée «Distriwal» a été rédigé. Il s'agit d'un projet, qui ne tranche évidemment pas toutes les questions, ce qui ne serait possible que dans le cadre d'une négociation avec Electrabel. Ce projet sera soumis à l'avis des présidents des GRD et des experts des communes au cours de ce mois de janvier. Sur base des réactions et commentaires que cette présentation suscitera, le projet sera discuté en intercabinets, en vue d'une présentation au Gouvernement.

M. Borsus (MR). – Vous avez donc l'intention de déposer une note sur ce sujet ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il faut avant tout attendre que le Gouvernement ait pris une décision.

M. Borsus (MR). – Cette mesure aura irrémédiablement un coût. Quel en sera l'impact tarifaire ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous devez savoir que ce qui pose actuellement problème, c'est surtout le non-entretien du réseau. Nous devons remédier à cette situation.

M. Borsus (MR). – Si j'ai bien compris vos propos, vous déposerez un texte ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Tout à fait mais je ne peux pas vous donner de délai précis.

L'année 2006 sera une année très importante sur le plan énergétique puisque nous devrons faire face à la libéralisation, organiser des campagnes d'information, mettre sur pied des structures nous permettant de suivre l'évolution des prix, fixer les quotas des certificats verts… Il s'agit donc d'une année primordiale pour le développement énergétique de la Wallonie.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, ET À M. COURARD, MINISTRE DES AFFAIRES INTÉRIEURES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, SUR «LES INVESTISSEMENTS EN MATIÈRE ÉNERGÉTIQUE SUITE À L'OPA DE SUEZ SUR ELECTRABEL».

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, et à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, sur «les investisse-

ments en matière énergétique suite à l'OPA de Suez sur Electrabel».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – Ma volonté était d'interroger conjointement le Ministre wallon en charge de l'énergie, ainsi que le Ministre wallon en charge des pouvoirs locaux.

Ma question porte sur l'utilisation du capital dont les communes seront bientôt le réceptacle suite à l'opération intervenue entre Electrabel et Suez. Lors d'opérations similaires, comme ce fut le cas avec Dexia, les communes avaient reçu diverses indications quant à l'utilisation de ce nouveau capital. En sera-t-il de même aujourd'hui ?

Une circulaire est-elle prévue pour conseiller les acteurs concernés ? Devront-ils, par exemple, temporiser leurs avoirs en attendant de connaître les choix stratégiques décidés par la Région wallonne ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les intentions du Gouvernement en la matière ?

La piste évoquée du désendettement des intercommunales de financement est-elle toujours d'actualité ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Antoine qui répondra en son nom et au nom de M. le Ministre Courard.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie M. Borsus pour sa question.

Vous m'interrogez sur l'état des pistes d'investissements concernant l'argent perçu par les communes suite à l'OPA de Suez sur Electrabel.

Par décision du Gouvernement wallon du 20 octobre 2005, le Ministre des Affaires intérieures et moi-même avons été chargés d'établir une recommandation à destination des intercommunales énergétiques concernant les affectations du produit exceptionnel perçu dans le cadre de cette OPA. En effet, comme l'a bien précisé le Ministre Philippe Courard aux communes, ce sont bien les intercommunales énergétiques de financement, et non les communes, qui doivent se prononcer sur l'affectation du produit perçu.

J'ai dès lors le plaisir de vous annoncer que le Gouvernement wallon a, par décision du 22 décembre 2005, après un examen approfondi des différentes pistes d'investissement possibles, émis une série de recommandations à destination des intercommunales concernées.

L'objectif principal était d'assurer aux intercommunales la garantie de revenus stables et durables ainsi que de viser l'optimalisation du fonctionnement du marché de l'énergie.

Le Gouvernement recommande, tout d'abord, aux intercommunales de financement d'affecter le produit de l'offre de reprise de Suez sur les actions Electrabel à leur désendettement lié à l'achat des actions Electrabel. Le Gouvernement incite, ensuite, les intercommunales à affecter les recettes perçues au renforcement de leur participation publique dans le capital des gestionnaires de réseaux et de distribution. Par ailleurs, il est également prévu que les intercommunales puissent investir cet argent dans une ou plusieurs sociétés actives, ou à créer, dans le secteur énergétique.

La création d'une telle société permettrait, en effet, de renforcer l'indépendance des gestionnaires de réseaux par rapport aux activités de production et de fourniture dans un marché qui sera totalement libéralisé à partir du 1er janvier 2007.

Enfin, un dividende exceptionnel pourrait également être distribué aux communes à la condition que l'affectation qui en résultera n'entraîne pas de nouvelles charges récurrentes. En ce qui concerne le cas particulier des communes sous plan de gestion, le montant éventuel attribué devra être affecté à la réduction de leur endettement.

Outre ces recommandations, afin d'aider et de guider au mieux les intercommunales sur les affectations de ce produit exceptionnel, un comité d'avis composé d'un représentant du Ministre-Président, un représentant du Ministres Affaires intérieures, un représentant du Ministre ayant l'énergie dans ses attributions, un représentant du Ministre du Budget, un représentant de la Direction générale des Pouvoirs locaux et un représentant du Centre régional d'aide aux communes va être mis en place.

Ce comité sera chargé d'émettre un avis sur les propositions d'affectation concrètes qui lui seront présentées par les intercommunales de financement énergétique et en cas de distribution d'un dividende aux communes sur son affectation précise.

Comme vous pouvez le constater un contrôle régional est, par conséquent, établi et assuré afin d'orienter au mieux les intercommunales vers le meilleur investissement possible en fonction de leurs particularités spécifiques et de l'optimalisation du fonctionnement du marché régional de l'énergie.

Il est important qu'à présent chaque intercommunale réfléchisse à l'affectation du produit exceptionnel qu'elle a reçu au regard des recommandations du Gouvernement et de sa situation personnelle. Certaines intercommunales ont d'ailleurs, d'ores et déjà,

pris le devant en rédigeant différentes propositions d'affectation. Celles-ci seront, dès lors, examinées prochainement dans le cadre du Comité d'avis.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Les différents éléments cités sont-ils soumis à un ordre de classement ?

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette hiérarchie n'est pas formelle mais est communiquée aux communes à titre indicatif. Par exemple, si une commune est soumise à un plan de gestion, il paraît évident qu'elle devra affecter en priorité ce financement au désendettement.

M. Borsus (MR). – Il me semble opportun de fournir ces documents aux communes car elles sont, elles aussi, concernées par ce dossier.

QUESTION ORALE
DE M. BORSUS À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE PROJET DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE
IMPOSANT UN PARC DE BUS ÉCOLOGIQUES»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le projet de la directive européenne imposant un parc de bus écologiques».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – J'aimerais vous interroger sur le projet de la directive européenne imposant un parc de bus écologiques. Quelle est votre réaction à cet égard ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le projet de directive, ayant pour objectif d'imposer aux pouvoirs publics d'acquérir des moyens de transports à combustion renouvelable – pour au moins un quart de leur parc automobile – n'en est qu'au stade préliminaire. Il est donc impossible de déterminer maintenant la suite qui y sera réservée et son calendrier de mise en œuvre.

En tout état de cause, il appartiendra à l'autorité fédérale d'organiser les concertations indispensables pour arrêter la position de la Belgique.

Pour ma part, j'ai anticipé toute évolution en la matière pour ce qui concerne les bus des TEC. C'est ainsi que le projet de contrat de gestion actuellement en cours d'approbation comporte une rubrique qui s'intitule «Des bus qui participent au respect de l'environnement».

Par cette disposition, le groupe TEC s'engage à :

– introduire l'utilisation de biocarburant ou d'énergie propre dès que ceux-ci seront disponibles à un prix similaire à celui du diesel classique ;

– étudier l'introduction, dans les centres urbains, de véhicules recourant alternativement à l'énergie diesel et électrique (bi-modes) ;

– exécuter le plan de renouvellement du matériel roulant adopté par le Conseil d'administration de la SRWT du 7 octobre 2004 en acquérant systématiquement des bus répondant aux normes d'accessibilité optimale et présentant les meilleures performances en matière d'utilisation de l'énergie.

Quant au reste, mes services suivront attentivement l'évolution des travaux de la Commission et ne manqueront pas de mettre en œuvre toutes les dispositions qui pourraient éventuellement être adoptées.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il s'agissait là d'une première analyse Je suppose que nous aurons l'occasion de revenir sur cette question lors de l'examen du contrat de gestion.

(M. Borsus, Président,
reprend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. – Je vous informe que la question orale de Mme Pary-Mille a été reportée.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«LE TRANSPORT DES ÉLÈVES
AYANT FAIT LE CHOIX
DE L'ENSEIGNEMENT IMMERSIF»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport des élèves ayant fait le choix de l'enseignement immersif».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

M. Crucke (MR). – Le décret du 1er avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacement scolaire, confie au Gouvernement wallon la charge d'assurer le transport des élèves de libre choix fréquentant les écoles situées sur notre territoire.

Depuis quelque temps, je suis interrogé par des parents qui ont décidé d'inscrire leurs enfants dans l'enseignement d'immersion. Il s'agit d'un choix pédagogique qui, à première vue, concerne la Communauté française, mais je m'adresse à vous car le transport relève bien de la compétence de la Région wallonne. Ce type d'enseignement est en pleine expansion et est pratiqué dans 80 écoles disséminées sur l'ensemble du territoire wallon.

Dans l'enseignement ordinaire, le transport d'élèves de libre choix est défini comme suit : «le transport des élèves vers l'école la plus proche de leur domicile, répondant au caractère confessionnel ou non confessionnel choisi, organisant l'orientation d'études choisies et situées au-delà de la distance raisonnable». Le transport vers l'enseignement d'immersion correspond bien à cette notion de distance raisonnable.

Il semble, d'après les différents parents que j'ai pu rencontrer, que toute demande de transport correspondant à cette situation est pourtant systématiquement refusée.

Ce type de situation ne va-t-il pas à l'encontre de l'esprit du décret précédemment cité ? Comment pourrions-nous remédier à cette situation ? Une évolution favorable est-elle envisageable pour la rentrée prochaine ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – L'honorable Membre me renvoie dans un univers qui m'est familier puisque j'ai activement plaidé ce genre de dossier à la Communauté française.

La perception de la question du libre choix est différente pour le grand public et pour la législation. À l'époque, à savoir en 1958, le libre choix concernait le choix d'un établissement confessionnel ou non.

Cette mesure se justifiait par la crainte que les pouvoirs publics puissent privilégier les écoles publiques au détriment des établissements libres, catholiques ou autres.

Désormais, tout le monde a oublié le contexte dans lequel cette notion a été forgée. Nous devons constater que les conditions ne sont plus les mêmes. Maintenant, le libre choix concerne surtout le choix entre différentes méthodes pédagogiques.

Vous devez aussi reconnaître que le texte du Ministre Daras concernant le transport scolaire est difficilement applicable et particulièrement onéreux. Cette augmentation du coût est compréhensible puisque ceux qui décident ne sont pas ceux qui paient. La Cour des comptes a d'ailleurs émis de vives critiques sur ce principe.

Enfin, il faut regretter que la plupart des parents considèrent le transport scolaire comme un droit et non comme une exception. Je vous rappelle que celui-ci doit être organisé uniquement lorsque les lignes régulières font défaut. Il s'agit d'un transport devant répondre à une carence. Pourtant, chaque jour je reçois des lettres à mon Cabinet de la part de parents qui considèrent ces transports comme de véritables taxis.

En outre, le libre choix ne concerne en aucun cas le choix des options. Encore une fois, c'est le caractère de l'établissement qui est visé par cette notion.

M. le Président. – La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – J'ai pris la précaution, lors de mon intervention, de ne pas me baser sur un cas particulier mais bien sûr la situation d'une pédagogie particulière en pleine expansion sur notre territoire.

Il s'agit selon moi d'un choix pédagogique qui n'est en rien un choix de facilité pour les parents. Si votre rappel du contexte est intéressant, le passé n'a d'utilité que s'il apporte un espoir pour l'avenir. Dans vos propos, j'ai l'impression que vous me donnez raison lorsque je fais référence au choix des options.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le choix des options n'est pas pris en compte pour l'enseignement fondamental.

M. Crucke (MR). – La définition fait pourtant clairement référence à des études librement choisies. Ce cas serait intéressant à étudier sur un plan juridique. Le plan Marshall désire que nos jeunes aient plus de connaissances linguistiques mais nous nous refusons à leur donner les moyens d'acquérir ces connaissances.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour qu'un transport spécial soit organisé, différentes conditions doivent être remplies. D'une part, il faut démontrer qu'aucune ligne régulière n'est disponible. D'autre part, il faut prouver qu'il n'y a pas d'autre offre pour ce type d'enseignement dans un périmètre plus proche du domicile.

M. Crucke (MR). – Les cas auxquels je fais référence remplissent tout à fait ces conditions.

QUESTION ORALE DE M. PETITJEAN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'ATLAS DES CHEMINS VICINAUX DE PONT-À-CELLES – REPRISE DE L'ÉTUDE DE 1992»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Petitjean à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'atlas des chemins vicinaux de Pont-à-Celles – reprise de l'étude de 1992».

La parole est à M. Petitjean pour poser sa question.

M. Petitjean (FN). – À la fin des années quatre-vingt, la Commune de Pont-à-Celles, a fait l'objet d'une étude afin de mettre à jour un atlas des chemins vicinaux en cours sur la Commune. Cette étude fut confiée à un bureau d'étude privé. Cette étude s'inscrivait dans le cadre d'un projet pilote et devait servir pour les autres communes de Wallonie.

Malheureusement, devant le coût et l'ampleur de cette tâche, le projet fut abandonné. Ainsi, à l'heure actuelle la commune de Pont-à-Celles ne dispose toujours pas de ce relevé pourtant précieux.

Récemment, j'ai assisté à une inauguration où l'on présentait des images satellites de la Commune de Pont-à-Celles. Toutes ces images sont disponibles sur le site Internet de la commune. Aussi, je vous interroge, M. le Ministre, pour savoir s'il ne serait pas opportun de relancer cette étude.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous informe qu'en 1992, M. Albert Liénard, Ministre de l'Aménagement du Territoire, a en effet confié à un bureau d'études privé l'actualisation de l'atlas des chemins vicinaux de Pont-à-Celles.

L'objectif était d'identifier les problèmes, de les quantifier et de tester un logiciel cartographique de traitement des données. L'étude se caractérisait, outre l'exploitation des ressources de la cartographie informatique de l'époque, par une démarche communale menée avec la CCAT. Elle devait être étendue aux autres communes wallonnes. Toutefois, les résultats ont montré l'ampleur, la complexité et le coût important du travail à réaliser si une telle démarche devait être réalisée pour toutes les communes. Le projet, ambitieux mais à la hauteur de cette problématique majeure de la mobilité et de l'aménagement, n'a pas été poursuivi.

La Région wallonne n'est toutefois pas restée inactive en matière de chemins et sentiers vicinaux. Diverses initiatives, plus circonscrites, ont été menées.

Ainsi, mon prédécesseur, M. Michel Foret, a octroyé au Centre culturel du Brabant wallon une subvention pour réaliser un état des lieux des chemins et des sentiers vicinaux ainsi qu'un inventaire des acteurs concernés au sein de chaque commune du Brabant wallon. Au terme de cette étude, des «itinéraires doux» ont été proposés. Il s'agit essentiellement de sentiers qui, vu leur étroitesse, sont réservés à la circulation des piétons.

La cartographie des itinéraires actuellement recensés, réalisée par la DGPL, est en cours de finalisation. Toutefois, vu l'ampleur du travail, seule une partie des chemins et sentiers a pu être recensée à ce jour.

Mon Collègue Philippe Courard a également créé au sein de son Administration une cellule de coordination et d'information sur le réseau des voiries vicinales en Région wallonne. Son objectif est d'assurer la coordination et la promotion des différentes expériences menées aux niveaux communal et provincial ainsi que celle des politiques développées au niveau régional. En s'appuyant sur cette cellule, le Ministre Courard a initié en juin 2005 une dizaine de projets pilotes visant à élaborer un réseau local cohérent d'itinéraires communaux verts basés sur les voiries vicinales, chemins, sentiers et voies vertes, à le promouvoir, et à en stimuler l'usage, ainsi que la protection. Mon administration collabore à ces projets.

Le site Internet visé par l'honorable Membre est de portée mondiale et visualise des photos aériennes. La Région wallonne dispose d'un portail cartographique accessible par le citoyen et toutes administrations où de nombreuses données sont également disponibles. On peut y trouver, notamment, le levé topographique à grande échelle de tous les éléments identifiables sur les photographies aériennes du paysage wallon, ainsi que les photos aériennes numériques ortho-rectifiées et géoréférencées en couleurs de l'ensemble de la Wallonie.

Dans le cadre des projets-pilotes précités, le Service de Cartographie de la DGPL, avec le soutien d'un géomantique du laboratoire Surfaces de l'ULg apporte ses compétences techniques et scientifiques aux communes afin, d'une part, de réaliser un état des lieux «informatif» de l'Atlas des chemins vicinaux de 1841 et, d'autre part, d'établir une cartographie de ce réseau local à destination des pouvoirs publics et des citoyens. À terme, les informations seront disponibles sur Internet au tra-

vers d'une application WebGIS utilisant comme fond de plan le PICC, s'il existe, les PPNC et l'ancien fond de plan IGN au 1/10000 digitalisé pouvant être utilisé pour aider à lever certaines incertitudes. L'utilisateur pourra accéder rapidement à l'endroit qu'il souhaite consulter, sélectionner les couches qu'il désire visualiser et interroger le contenu de ces données.

Le problème central reste l'actualisation de l'Atlas des chemins vicinaux. À cet égard, la mise en place au sein de la DGATLP du PLI (digitalisation des limites des parcelles cadastrales pour l'ensemble de la Wallonie) ou du PICC au sein du MET pourrait permettre la relance d'une expérience comme celle de Pont-à-Celles, dans d'autres conditions techniques. Dans le cadre de l'élaboration des schémas de structures communales et des plans communaux ou intercommunaux de mobilité, il est de plus en plus fréquent que les communes définissent des itinéraires réservés aux usagers non motorisés sur la base des chemins et sentiers vicinaux encore existants. Enfin, n'oublions pas que l'itinéraire RAVeL progresse d'année en année.

Il ne faut cependant pas sacraliser les chemins vicinaux qui, parfois, n'existent plus que sur plan. C'est souvent le cas lorsqu'il y a un lotissement, on voit alors réapparaître chez les opposants l'existence d'un sentier, ce qui retarde inévitablement l'élaboration des plans d'une ou deux années.

Les sentiers n'ont pas toujours existé là où ils existent actuellement. Ils ont souvent évolué, généralement selon les changements de propriétaires.

M. le Président. – La parole est à M. Petitjean.

M. Petitjean (FN). – Je comprends votre réponse, mais beaucoup d'argent a été dépensé sans obtenir aucun résultat. Par ailleurs, j'ai moi-même été stupéfait lors de la visite d'un géomètre de voir le nombre d'informations qu'il avait pu recouper grâce au site Carth. J'ignore quelles sont les mesures concrètes qui sont prises par M. le Ministre Courard, mais je pense que, dans cette matière, une réactualisation évidente doit s'opérer.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'OPÉRATION NOCTAMBUS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «l'opération Noctambus».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

M. Crucke (MR). – Les accidents de la route sont une des principales causes de mortalité chez les jeunes. Généralement, l'alcool entre dans un cocktail explosif qui accentue le risque d'accident.

Organisée depuis 18 ans, l'opération Noctambus est une très bonne initiative pour les jeunes qui font la fête et qui peuvent ainsi prendre gratuitement le bus pour rentrer chez eux la nuit du réveillon.

Souvent, ce sont les grandes villes qui bénéficient de ce maillage, mais quelques communes rurales dynamiques sollicitent également ce service. C'est le cas de la commune de Frasnes qui a sollicité, outre votre accord sur l'organisation de la navette entre Frasnes et Tournai, la possibilité de demander une tarification purement symbolique à bord du bus. Cela semblait normal étant donné que le circuit n'est pas intégré dans ceux desservis par les TEC et qui, par voie de conséquence n'est pas financièrement pris en charge dans ce dernier. Quelle ne fut pas ma déconvenue face au refus des TEC concernant la demande de tarification.

La commune de Frasnes et probablement d'autres petites communes rurales ont dès lors été contraintes d'assumer financièrement les navettes vers de plus grandes villes, lesquelles bénéficient d'une prise en charge financière. Les villes les plus riches bénéficieraient donc de ce service gratuitement alors que les communes rurales devraient le payer. N'est-ce pas là une forme de discrimination ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je ne vais pas entrer dans ce débat sans fin pour savoir si le monde rural est mieux ou moins bien traité que le monde urbain.

Les deux connaissent des avantages et des inconvénients. Je pense que la plupart des gens ont fait le choix de vivre là où ils sont.

Le 22 novembre, vous avez écrit au TEC Hainaut et vous avez reçu une réponse le 25 novembre, preuve de l'efficacité de ce service. En ce qui concerne la nuit du 31 décembre 2005, je voudrais préciser que tous les chauffeurs qui ont travaillé ce soir-là sont invités à une grande soirée qui aura lieu dans quelques jours à Namur et qui est organisée par des volontaires de mon Cabinet. La soirée s'est très bien passée l'an dernier, j'espère qu'il en sera de même cette année.

Pour la nuit du 31 décembre, le TEC Hainaut a organisé 15 circuits et 7810 voyageurs les ont fréquentés, soit une progression de 28,5 % par rapport à 2004.

Quant à la tarification appliquée, le TEC a souhaité respecter les principes fixés au niveau de toute la région, à savoir un service intégralement gratuit. Ceci est primordial et c'est aussi une belle façon de promouvoir les Transports en Commun.

Par ailleurs, des partenaires privés sponsorisent l'opération et espèrent évidemment qu'elle connaîtra du succès. Ce fut le cas cette année et je pense qu'on peut défendre la gratuité de cet événement exceptionnel et ponctuel. De plus, cela donne une image sympathique des TEC pour tout le reste de l'année.

La philosophie de l'opération Noctambus est d'amener des personnes dans des lieux de grands rassemblements.

Autrefois, seules les discothèques étaient intégrées au circuit mais, cette année, nous avons même intégré les grands bals organisés par les communes. En ce qui concerne Tournai, outre le circuit au départ de Frasnes, le TEC a organisé 6 services (entre Tournai et Mouscron, Warchain, Templeuve, Cain, La Glanerie et Tournai Expo).

Je ne peux que remercier les chauffeurs qui ont participé à cette opération qui constitue aussi une prise de conscience pour beaucoup d'automobilistes qui se rendent compte qu'il ne faut pas prendre le volant si on fait la fête.

M. le Président. – La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – Je pense qu'effectivement, il faut de l'abnégation pour travailler alors que tous font la fête. Je tiens moi aussi, à féliciter les chauffeurs.

Quant à la différence entre les zones urbaines et les zones rurales, je suis d'accord avec vous, les deux ont leurs avantages et leurs inconvénients. Je pense toutefois que les TEC restent un service public et que la demande existe partout puisque tous les jeunes, d'où qu'ils viennent, veulent se rassembler.

Mon souhait le plus cher est que cette opération s'agrandisse mais que l'on évite de demander à certaines communes de dépenser des crédits pour celle-ci, alors que cela ne coûte rien à d'autres.

QUESTION ORALE
DE Mme BIDOUL À M. ANTOINE,
MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
SUR
«L'AGRÉMENT POUR LES PERMIS DE LOTIR».

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bidoul à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'agrément pour les permis de lotir».

La parole est à Mme Bidoul pour poser sa question.

Mme Bidoul (MR). – Le 3 février dernier, le Parlement wallon adoptait le décret-programme de relance économique et de simplification administrative. Ce décret-programme comportait un important volet consacré à la modification du CWATUP.

J'aimerais m'attarder sur la problématique de l'obligation d'obtention d'un agrément de 4 ans pour introduire des dossiers de demande de permis de lotir pour des lotissements de moins de deux hectares et de plus de deux hectares. Cette obligation découle de l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005.

Sous l'ancien CWATUP, l'agrément n'était requis que pour des procédures beaucoup plus lourdes : plans communaux d'aménagement, schémas de structure, règlements communaux d'urbanisme, révisions de plans de secteur, etc.

Aujourd'hui, ce sont les opérations beaucoup plus courantes qui sont visées : l'élaboration ou la révision des plans de lotissement.

D'emblée, il convient de souligner que ces opérations sont le plus souvent exécutées par les géomètres experts immobiliers. Ces derniers ont dès lors dû constituer des dossiers prouvant leurs capacités à élaborer de tels plans : productions de minimum deux lotissements acceptés, production des cahiers prescriptions urbanistiques accompagnant ces plans et production d'une étude planologique précisant les options urbanistiques retenues.

Ces dossiers doivent être transmis au fonctionnaire délégué de la province où réside le demandeur. Qu'en est-il du géomètre établi à Bruxelles ou à Leuven et qui souhaite introduire sa demande d'agrément ? Le fonctionnaire-délégué risque de lui refuser au motif qu'il n'est pas compétent pour la partie du territoire à laquelle appartient la commune où il est domicilié. Qu'en est-il du jeune ingénieur-géomètre qui s'installe à son compte ? Il ne pourra jamais produire les deux dossiers exigés.

A-t-on l'intention d'écarter systématiquement la corporation des géomètres des opérations de lotissement ? A-t-on consulté les organisations professionnelles avant de prendre l'arrêté ?

Pourquoi une liste des auteurs agréés n'est-elle pas disponible, notamment sur Internet ?

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je suis au regret de vous préciser que l'agrément des auteurs de projets de lotissement ne résulte pas du RESA du 3 février 2005 mais bien du décret du 18 juillet 2002 adopté à l'initiative du Ministre Foret. Entre 2002 et 2004, mon prédécesseur a toutefois omis de faire adopter par le Gouvernement précédent l'arrêté d'exécution nécessaire. Il m'a incombé de combler cette lacune.

Au sujet des fonctionnaires délégués, je rappelle que ceux-ci sont délégués du Ministre. Je suis en quelque sorte le détenteur primaire.

En ce qui concerne les plans de lotissement, nous avons dû être prudents car ceux-ci ont la même valeur juridique qu'un plan communal d'aménagement. Il ne s'agit donc pas de garantir le monopole d'une corporation mais bien d'assurer le citoyen et les communes quant à la qualité des documents qui sont appelés à être approuvés. De nombreux géomètres sollicitent et obtiennent l'agrément pour dresser le plan de lotissement. Je n'ai pas connaissance de jeunes géomètres qui n'aient pas été agréés.

M. le Président. – La parole est à Mme Bidoul.

Mme Bidoul (MR). – Mais il existe un risque pour les jeunes.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le stage que réalisent les jeunes géomètres va leur permettre d'officier dans un bureau. Je pense que la crainte des géomètres vient plutôt de la réforme du permis de lotir.

En effet, dans le cadre du décret sur ce permis, nous souhaiterions privilégier le travail «au pinceau» plutôt que le travail «au couteau» car, trop souvent, on oublie l'ambiance du quartier et on préfère diviser une parcelle en un maximum de lotissements. Les terrains à bâtir sont de plus en plus rares et le lotissement est donc de plus en plus important. Nous avons pris cet arrêté pour donner un maximum de garanties.

La commission d'agrément est visée par l'article 281 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine. Pour des auteurs d'études d'incidences, l'agrément est d'une tout autre nature et est visé, non pas par le Code, mais par le décret relatif à l'évaluation des incidences environnementales.

Je retiens toutefois la suggestion que vous avez formulée.

Mme Bidoul (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse mais j'insiste sur le risque de problèmes que vont connaître les nouveaux géomètres.

(Mme Lissens, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel).

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES AÉROPORTS WALLONS»

QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'AVENIR DU PERSONNEL CHARGÉ DE LA SÉCURITÉ DANS LES AÉROPORTS»

QUESTION ORALE DE M. MILCAMPS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE PERSONNEL DES AÉROPORTS WALLONS»

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA PROBLÉMATIQUE DE LA SURVEILLANCE DES AÉROPORTS»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les aéroports wallons», la question orale de M. Onkelinx à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'avenir du personnel chargé de la sécurité dans les aéroports», la question orale de M. Milcamps à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le personnel des aéroports wallons», et la question orale de M. Collignon à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique de la surveillance des aéroports».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – Nous avons été saisis, en tant que parlementaires régionaux, de réflexions issues de certains membres du personnel des aéroports wallons. Ceux-ci évoquent notamment certains commentaires

que vous auriez émis sur le personnel du MET dans les aéroports.

Ils soulignent par ailleurs les problèmes rencontrés au niveau de la sûreté. Les services assurant la sûreté aéroportuaire seraient en effet victimes de pressions.

Quelle est votre position dans ce dossier ? Quels arguments opposez-vous à ces critiques ?

(M. Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

M. le Président. – La parole est à M. Onkelinx pour poser sa question.

M. Onkelinx (PS). – Depuis plusieurs mois, les membres du personnel des aéroports régionaux en charge de la sécurité nous font part de leurs inquiétudes.

Je ne reviendrai pas en détail sur les résultats de l'étude que vous avez commandée et qui se font toujours attendre, mais nous sommes tous d'accord pour dire que plus vite une réponse précise sera apportée, mieux cela sera.

Plusieurs pistes sont donc possibles, dont celle d'une privatisation de ces services, vous l'avez vous-même abordée en réponse à des questions passées sur le sujet. Des questions sont posées au sujet du personnel en attente d'un recrutement éventuel.

Quant à moi, j'aimerais vous interroger plus précisément sur le devenir du personnel en place. Si les engagements sont à présents suspendus, il convient aussi de se pencher sur le personnel en place, tant les intérimaires que le personnel appartenant au MET. Les avez-vous récemment rencontrés ? Si votre hypothèse de privatisation d'une partie ou de la totalité de la sécurité dans les aéroports venait à se confirmer - mais il conviendra de mener une réflexion allant au-delà des résultats d'un audit - qu'elles seraient leurs missions ? Pourront-ils toujours exercer une activité dans le domaine aéroportuaire ? Seraient-ils partie prenante à la gestion de la sécurité sous une nouvelle forme ? Avez-vous déjà évoqué la question ? Il me semble que cet aspect ne doit pas être négligé, mais il faut voir si la privatisation de ce service va lui donnera un meilleur rendement.

M. le Président. – La parole est à M. Milcamps pour poser sa question.

M. Milcamps (PS). – Je m'associe à ce qui vient d'être dit concernant notamment l'examen. Il y a aussi le problème de l'étude dont on attend toujours les résultats et celui des effectifs jugés insuffisants. À ce sujet, quelle est votre analyse sur l'absentéisme important que connaît ce secteur ? Savez-vous ce qui motive celui-ci ?

M. le Président. – La parole est à M. Collignon pour poser sa question.

M. Collignon (PS). – Que vont devenir les gens qui ont réussi l'examen du Selor ? Est-il réellement dans votre volonté de privatiser ces emplois ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Tout d'abord, je tiens à vous rassurer, je n'ai pas une vocation à vouloir tout privatiser. Il y a des missions qui doivent être assumées par des agents assermentés. La question est de savoir où placer ces intervenants.

En ce qui concerne la situation du dossier, je tiens à souligner que les décisions du Gouvernement précédent sont contradictoires. M. Kubla disait vouloir appliquer les mêmes règles à Charleroi que dans les grands aéroports européens, c'est-à-dire en mettant en place des agents de sécurité qui soient des professionnels. En même temps, M. Charles Michel avait décidé d'organiser, pour cette fonction, un recrutement, via le Selor ! Il y a là une véritable contradiction dans les mesures prises par deux Ministres libéraux.

L'examen est contesté devant le Conseil d'État. Par ailleurs, le niveau d'exigence de base était très bas, ce qui explique qu'il a connu un gros succès de participation. Je rappellerai également les décisions du Gouvernement wallon des 16 décembre 2004 et 29 septembre 2005 qui prévoient de ne plus déclarer de vacance d'emploi avant l'approbation d'un rapport général complet sur la Fonction publique wallonne.

Les gestionnaires des deux aéroports ne se déclarent pas satisfaits de la prestation des agents du MET. Ils plaident eux aussi pour une unicité de gestion. Les différents chiffres d'absentéisme évoqués sont très inquiétants, il faut le reconnaître.

En outre, l'unilinguisme de la plupart des agents présents sur le site de Charleroi pose de sérieux problèmes et a déjà amené à plusieurs plaintes. Le fait que ces agents soient incapables d'expliquer aux personnes qu'ils fouillent ce qu'ils sont en train de faire ne peut engendrer que des situations problématiques. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les sociétés privées engagent prioritairement des agents bilingues. Aujourd'hui, la majorité des agents sont toujours attachés au MET et une minorité d'agents privés se sont

joints à eux. Il faut avouer que la cohabitation est parfois difficile.

À l'heure actuelle, aucune décision n'a été prise en la matière et je l'ai signalé aux différents acteurs concernés. Je leur ai aussi demandé d'attendre avant d'agir afin de ne pas créer de mouvements sociaux.

Pour revenir à la situation dont certains ont fait mention, il est exact que le cdH a présenté ses vœux dans l'enceinte de l'aérogare de Liège et certains ont estimé que ma présence, qui pourtant n'avait aucun rapport avec ce dossier, était une provocation. Après vérification, il semble que la campagne de mails qui a suivi cette manifestation était issue d'une organisation particulière.

Actuellement, la seule chose que je puis vous certifier, c'est qu'aucune décision n'a encore été prise. Quoi qu'il en soit, mon seul souci est, et restera, d'assurer la plus grande sécurité possible et de veiller à ce que le service qui doit être rendu puisse l'être dans les meilleures conditions possibles. Dès que les résultats de l'enquête seront en ma possession, je viendrais les exposer devant vous, ainsi qu'au gouvernement afin qu'il puisse prendre la décision qui s'impose.

Par rapport au différentiel de coût entre les sociétés privées et les agents du MET, cela s'explique entre autres par le fait que le secteur privé est soumis à un taux de TVA différent. Il ne faut pas donc pas comparer les coûts nets, cela n'aurait aucun sens. Lorsqu'un agent du MET s'absente, il est remplacé par un agent privé, les coûts sont donc dédoublés.

Pour conclure, je peux vous dire que tous ces éléments sont à l'étude et que les décisions qui seront prises ne le seront nullement en fonction d'un quelconque a priori.

M. le Président. – La parole est à M. Onkelinx.

M. Onkelinx (PS). – Permettez-moi d'insister sur le manque criant de personnel que connaît ce secteur.

Le temps joue inévitablement contre les agents du MET. Si nous ne leur fournissons pas d'agents supplémentaires, il est évident que des dysfonctionnements surviendront. Si vous voulez être crédible dans ce dossier, il est primordial de combler les carences en personnel.

M. le Président. – La parole est à M. Milcamps.

M. Milcamps (PS). – J'ai écouté la réponse de M. le Ministre avec intérêt. Toutefois, je n'ai pas eu confirmation des chiffres d'absentéisme évoqués précédemment. Il me paraît intéressant que la commission puisse disposer de données détaillées en la matière.

M. le Président. – La parole est à M. Collignon.

M. Collignon (PS). – Je prends acte des réponses de M. le Ministre. Je pense moi aussi que le service ne pourra être efficient que si on s'attelle à combler le manque d'effectifs auquel ce secteur fait face. Le poste de surveillant d'aéroport doit rester un métier accessible aux personnes peu qualifiées. Si nous exigeons le multilinguisme, les manques seront encore plus difficiles à combler.

D'autre part, nous ne devons pas oublier que ce dossier concerne 344 personnes qui ont d'ores et déjà réussi un examen d'entrée. J'entends bien que la décision finale n'a pas encore été prise mais ces 344 personnes doivent être fixées sur leur sort au plus vite. Le service rendu doit être de la plus grande qualité possible mais demander le multilinguisme ne me semble pas être une bonne chose. Je me permets d'attirer votre attention sur le sort de ces 344 personnes.

(Mme Lissens, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Le plan de recrutement récemment voté par notre Gouvernement prévoit le nombre d'emplois à pourvoir. Il est permis de regretter qu'à l'heure actuelle, nous n'ayons pas encore d'évaluation globale en la matière. Cette question doit, selon moi, faire l'objet d'un débat général de la fonction publique. En effet, le débat que nous menons aujourd'hui pourrait fort bien être mené dans d'autres secteurs. Nous sommes en face d'une vaste problématique où on attend de nous que nous prenions des décisions.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En ce qui concerne le problème de l'absentéisme, j'aimerais signaler que les chiffres cités ne viennent pas de mon Cabinet.

Ainsi, il semblerait que ce taux s'élève à 15 % à Charleroi et à 10 % à Liège, alors que dans le secteur privé, ce taux n'est que de 3,5 %. Nos pourcentages sont donc largement supérieurs.

Nous ne devons pas oublier que nous sommes face à des partenaires exigeants, que ce soit les différentes compagnies présentes sur les différents sites où au niveau européen, nous devons répondre à un certain nombre de demandes.

De plus, plusieurs des intervenants ont fait référence à un manque de personnel, mais je voudrais vous faire remarquer que lorsqu'une lacune est constatée, elle

peut être comblée par le secteur privé. Il ne risque donc pas d'y avoir des dysfonctionnements.

En outre, il faut reconnaître une autre difficulté par rapport aux agents du MET : ces derniers ne sont pas directement attachés à l'aéroport où ils officient, ils travaillent donc pour un employeur qui ne peut leur donner d'ordre direct. Une telle situation pose inévitablement problème. Il n'est pas aisé d'évoluer dans un tel contexte. Quant aux compétences exigées, il me paraît être indispensable que ces agents puissent expliquer aux touristes étrangers les raisons qui le poussent à vouloir les fouiller. Je ne désire pas que l'ensemble des agents soient bilingues mais qu'au moins un des membres de l'équipe puisse être en mesure de fournir les informations nécessaires. Si les touristes étrangers ne sont pas accueillis comme il se doit, comment allons-nous développer le tourisme en Wallonie ?

Cette question ne concerne pas la fonction publique dans son ensemble. Il s'agit d'une revendication particulière. Restons pragmatiques en la matière.

Quoi qu'il en soit, je m'engage devant vous à rechercher la solution la plus adéquate. Il est temps de réagir. Demandez aux deux administrateurs des aéroports wallons et vous verrez ce qu'ils en pensent.

Pour conclure, je reviendrai sur la question de M. Borsus par rapport à la fonction publique. Je peux d'ores et déjà vous informez de plusieurs éléments. Tout d'abord, nous avons accordé les fonctions supérieures à des personnes qui les attendaient depuis plusieurs années. Ensuite, nous nous sommes lancés dans différentes procédures de promotion afin de rendre la fonction publique plus dynamique et plus efficiente.

Enfin, différents recrutements ont été entrepris suite à l'évaluation que chaque ministre a réalisée pour son département. Notre objectif est de répondre aux besoins les plus urgents.

(M. Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

QUESTION ORALE DE Mme DETHIER-NEUMANN À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA SUPPRESSION DES EMPLOIS DANS LES MAISONS CYCLISTES DE WALLONIE ET SES CONSÉQUENCES SUR LE DÉVELOPPEMENT DE CE MOYEN DE DÉPLACEMENT DOUX»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la suppression des emplois dans les maisons cyclistes de Wallonie et ses conséquences sur le développement de ce moyen de déplacement doux».

La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Plusieurs Maisons des cyclistes, notamment à Namur et à Charleroi, ont dû fermer leurs portes dans le courant de ce mois de décembre, faute du renouvellement par la Région wallonne des conventions permettant l'octroi d'emplois Rosetta aux associations qui les gèrent.

Cela semble d'autant plus regrettable à l'égard du travail positif réalisé par ces associations et par rapport au succès grandissant des activités qu'elles proposent. La Maison des cyclistes de Namur annonce, ainsi pas moins de 8.0000 passagers enregistrés, entre avril et novembre 2005 et 700 locations de vélos par an, ce qui est un atout indéniable en terme de tourisme intégré pour cette ville qui ne manque par ailleurs pas d'atout, comme de mobilité à l'heure où la capitale de la Wallonie est de plus en plus engorgée par le trafic automobile.

Je me rappelle vous avoir vu partager, lors de l'inauguration de cette Maison, devant le flash des appareils photos et les caméras, un tandem avec le Bourgmestre de la Ville de Namur, M. Anselme. Vous sembliez alors tout à fait convaincu de l'intérêt de ce projet. C'est d'autant plus étonnant de constater qu'il y a quelques mois vous lui coupiez les ailes.

En cette période de bonnes résolutions et après vous avoir entendu régulièrement parler de mobilité douce, je trouve qu'il y a là comme une incohérence de votre part.

Pourriez-vous me confirmer le retrait des emplois Rosetta aux différentes Maisons des Cyclistes, le cas échéant, les raisons qui ont guidé ce choix et la façon dont les associations concernées ont été informées de ce choix ?

Quel avenir est envisagé pour le pavillon des cyclistes qui se situent en face de la gare de Namur et dont les portes sont, suite à votre décision, désormais closes ?

Pourriez-vous m'expliquer le type de soutien que vous comptez accorder aux associations qui œuvrent dans la promotion de l'utilisation du vélo, notamment en compensation du retrait de ces emplois ?

Quelle politique vous vous engagez à mener en termes de promotion de l'usage du vélo comme moyen doux de locomotion ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je veux vraiment remercier Mme Dethier-Neumann pour cette question car elle me permet de réparer une injustice. Je n'ai pris aucune décision négative à l'égard des emplois Rosetta, que du contraire.

Après la face transitoire qui nous a permis de passer du Gouvernement précédent au Gouvernement actuel, nous avons immédiatement réitéré notre volonté de maintenir les différents emplois Rosetta qui ont tous été intégralement reconduits.

Il n'existe actuellement, dans mon chef, aucune difficulté par rapport à cet élément du dossier.

Mes intentions sont tout aussi favorables par rapport à la Maison du Vélo de Namur que j'espère pouvoir mieux articuler avec la Maison des TEC. Cet objectif d'une plus grande harmonie est d'ailleurs repris dans le contrat de gestion. Sincèrement, ma volonté, ainsi que celle du Ministre Courard, est bien de promouvoir au mieux ce type d'associations.

Pour ce qui est de la mobilité douce à laquelle vous avez fait allusion, je voudrais vous réaffirmer mon souhait de développer toujours plus ce genre d'initiatives en Wallonie. Toutefois, il est vrai que ce secteur avait besoin qu'on y remette un peu d'ordre et c'est ce que nous avons réalisé en centralisant toutes les structures existantes au sein de deux associations, à savoir Pro-Vélo et le GRACQ.

J'estime qu'il ne sert à rien d'encourager nos concitoyens à utiliser le vélo si nous ne leur offrons pas les infrastructures adaptées pour les recevoir.

Avec les crédits d'impulsion, les communes ont ainsi la possibilité de concrétiser différentes avancées en la matière. En 2005, 6,4 millions d'euros ont donc été dépensés pour ces politiques. Alors que sous M. Daras, il n'était que de 3 millions d'euros. Vous ne pouvez donc pas nous reprocher notre manque de dynamisme en la matière.

De plus, il semble primordial de former les jeunes à l'usage du vélo, c'est-à-dire à se mouvoir dans la circulation en pouvant gérer la coexistence avec les autres moyens de transport et en leur garantissant le maximum de sécurité possible. Nous avons donc passé une convention particulière avec Pro-Vélo.

D'autre part, nous allons tenter de développer une plus forte cohésion entre les différents moyens de transport existants et l'utilisation du vélo. Les TEC pourraient ainsi développer une politique active en la matière afin que les usagers puissent trouver toute l'information nécessaire et le matériel adéquat au même endroit.

Je sais que, succédant à un ministre écolo, on me traitera toujours avec un certain a priori mais soyez assuré de l'importance de cette politique à mes yeux. Même si je suis membre d'un autre parti, je reste très préoccupé par toutes ces questions.

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Rassurez-vous, je n'ai aucun a priori à votre égard. Je désirais seulement que vous m'apportiez quelques éclaircissements sur ce dossier.

Je crois comprendre que les deux fermetures survenues récemment trouveront bientôt une solution plus heureuse.

Par rapport aux différentes associations auxquelles vous faisiez référence, j'aimerais tout de même vous rappeler que sous le Ministre Daras, la mentalité de nos concitoyens était quelque peu différente et des actions de sensibilisation étaient indispensables. Mais il est vrai qu'il est temps désormais de passer à l'installation d'infrastructures.

J'aimerais aussi revenir sur les synergies plus fortes entre train-tram-bus-vélo-voiture. Il s'agit là d'un aspect fondamental et je me réjouis des différentes initiatives que vous pourrez prendre en la matière.

Cependant, confier toutes ces tâches aux TEC ne me paraît pas être une bonne idée. J'ai peur que les missions concernant la promotion du vélo soient reléguées au second plan. Il faudrait donc impérativement qu'une personne compétente soit présente en permanence afin qu'elle puisse développer une véritable politique proactive en la matière.

QUESTION ORALE DE Mme TILLIEUX À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LES MOYENS DISPONIBLES AUX PERSONNES DU TROISIÈME ÂGE POUR ACCÉDER À UNE RÉELLE MOBILITÉ»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «les moyens disponibles aux personnes du troisième âge pour accéder à une réelle mobilité».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Tillieux (PS). – Notre Région entend faire en sorte que la mobilité soit une réalité pour toutes les catégories d'âge de sa population.

Aujourd'hui plus que jamais, la mobilité est un élément indissociable d'une vie sociale active. Cela est vrai pour les personnes en recherche d'un travail comme pour nos aînés. Nombre d'entre eux sont en effet désireux de conserver leur autonomie dans l'espace afin de pouvoir pleinement participer à nombre de projets.

Ainsi, la Région, au travers du réseau TEC, offre déjà à nos aînés un moyen de déplacement d'autant plus appréciable que l'abonnement leur est offert dès que l'âge de 65 ans est atteint. Si cette mesure va dans le bon sens, il n'en reste pas moins nécessaire d'envisager d'autres actions susceptibles de renforcer encore davantage cette mobilité.

À Bruxelles, par exemple, le CPAS a mis en place un service de navettes à destination des personnes âgées. L'itinéraire évolue en fonction des demandes, essentiellement pour permettre le dépôt ou la reprise devant un centre commercial, et ce moyennant une participation financière minime.

Cette expérience, comme il en existe bien d'autres, montre que nous sommes là dans un domaine où beaucoup de travail reste à faire. Je pense en particulier à l'intermodalité. Ne serait-il pas opportun d'inclure davantage le critère «personnes âgées» dans les Plans communaux de Mobilité ?

Ne serait-il pas intéressant d'envisager la mise en place d'un groupe de travail centré sur la thématique mobilité pour nos aînés, en concertation avec la Fédération des CPAS ?

Enfin, ne pensez-vous pas que, pour promouvoir la citoyenneté active à nos aînés, il importe de travailler en synergie étroite avec Mme la Ministre qui a la politique du troisième âge dans ses compétences ?

Le plan «Inclusion sociale» pourrait, à cet égard, être un vecteur plus qu'intéressant pour une collaboration transversale entre les départements ministériels «transports» et «troisième âge».

Monsieur le Ministre, je l'ai dit d'entrée de jeu : une citoyenneté active passe inévitablement par une mobilité renforcée. Le troisième âge n'y fait pas exception.

Plus que de bonnes intentions, nous comptons sur vous et votre département «transports» pour une collaboration efficace en ce domaine avec vos collègues du Gouvernement.

Il s'agit là d'une politique nouvelle pour un besoin bien réel.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Votre question me permet de faire le point sur la politique de mobilité du troisième âge en Région wallonne. Il faut tout d'abord reconnaître que le Gouvernement précédent a déjà fait œuvre d'un grand dynamisme en la matière.

Vous citiez notamment la gratuité pour les plus de 65 ans. Il faut reconnaître que cette mesure, même si elle est perfectible, est un succès.

Il faut aussi mentionner l'existence du tarif Alto qui prévoit des prix préférentiels pour les 60-65 ans. Aussi, les mesures que vous avez citées en faisant allusion au CPAS bruxellois sont tout à fait applicables en Région wallonne étant donné l'existence de tarifs particuliers.

Cependant, au-delà de l'aspect financier, ce qui me préoccupe, c'est l'accessibilité de ces différents moyens de transport. Je salue donc les multiples initiatives qui ont été prises en la matière, à savoir l'acquisition de nouveaux bus aux planchers abaissés et aux couloirs plus larges, notamment. Il faut aussi se préoccuper des personnes, pas forcément âgées, à mobilité réduite. Là aussi, nous devons réunir tous nos efforts afin d'améliorer leur situation.

Enfin, je voudrais mentionner le rôle que les communes peuvent jouer en la matière. En effet, si certaines mènent une politique véritablement active, d'autres se contentent de nous adresser des courriers et ne sont aucunement disposées à s'investir véritablement dans ce dossier.

Pour ce qui est de la comparaison avec la Région flamande, la situation n'est pas la même. En effet, l'engorgement du réseau routier au nord du pays a rendu l'utilisation des transports en commun plus populaire. De plus, la participation des communes est incontestablement plus marquée. Je reste donc persuadé qu'une plus grande collaboration des communes nous permettrait d'évoluer fortement.

M. le Président. – La parole est à Mme Tillieux.

Mme Tillieux (PS). – Pour diminuer l'inégalité face à la mobilité et par là, limiter l'exclusion sociale, il faudra immanquablement améliorer la mobilité en Région wallonne. Je pense tout comme vous que l'accessibilité et la sécurité doivent être les maîtres mots en la matière.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Comme vous l'avez

signalé, une meilleure collaboration entre les différents départements ne pourra qu'améliorer les choses.

Mme Tillieux (PS). – Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce principe.

M. le Président. – Dans l'attente de la venue de M. le Ministre Daerden, je suspends la séance quelques minutes.

– *La séance est suspendue à 19 heures.*

– *La séance est reprise à 19 heures 23 minutes.*

(Mme Lissens, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

Mme la Présidente. – La question de Mme Pary-Mille sur «le projet de liaison autoroutière entre l'A8-E429 et la E19» est reportée.

Les questions de M. Wesphael sur «le report de la suppression des droits de navigation» et sur «la sécurisation des routes en cas de neige ou de gel, à la suite d'un accident, ayant causé la mort de deux enfants sur une portion d'autoroute aux confins des provinces de Namur et d'Andenne» sont transformées en questions écrites.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «L'AVENIR DE LA PISCINE HÉLIOS À CHARLEROI».

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avenir de la piscine Hélios à Charleroi».

La parole est à M. Fontaine pour poser sa question.

M. Fontaine (MR). – Le 19 avril, je vous interrogeais déjà à propos du chantier de rénovation de la piscine Hélios à Charleroi. J'évoquais alors un chantier qui ne pouvait démarrer, faute d'octroi des subsides nécessaires pour le mener à bien.

Je vous demandais également le délai dans lequel vous comptiez octroyer ces subsides rendus nécessaires pour la rénovation de la seule piscine olympique dont dispose la Communauté française, et particulièrement la mise en conformité des bassins de natation aux normes de sécurité imposées par l'arrêté du 13 mars 2003.

Vous me répondiez clairement que, contrairement ce que pouvait dire l'échevin des sports de la Ville de Charleroi, la balle était bien dans le camp de la Ville et que, je vous cite, *«mes services sont toujours dans l'attente de la délibération du conseil communal de Charleroi approuvant notamment le lot n° 10»*, mais vous ajoutiez que logiquement, il devrait y avoir une proposition d'octroi de subsidiation.

Je prenais donc acte que, si blocage existait, ce n'était pas nécessairement dans le chef de votre Cabinet qu'on devait le retrouver, mais plutôt au niveau de la Ville de Charleroi puisque certains documents n'étaient pas parvenus.

Le 20 décembre 2005, la piscine Hélios faisait à nouveau les gros titres de la presse, mentionnant l'urgence de sa rénovation et le nouvel échevin des sports ajoutait que la Ville de Charleroi attendait toujours votre accord pour pouvoir commencer les travaux de mise en conformité, couplés au programme d'économies d'énergie.

Pouvez-vous, une fois pour toutes, faire le point sur la situation administrative du projet de rénovation de la piscine Hélios et me préciser de quel côté le dossier est bloqué ?

Pouvez-vous me communiquer une date pour l'octroi des subsides et le début des travaux ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je suis en mesure de vous informer que le dossier est administrativement complet pour un accord de principe. Le montant de l'investissement s'élève à 4 millions d'euros. La Ville de Charleroi me demande en plus 2,5 millions d'euros de subsides. Il est impossible de réaliser un tel projet sur base du budget ordinaire et je vais donc faire en sorte que l'investissement soit pris en charge dans le cadre d'un financement alternatif.

M. Fontaine (MR). – Quand cela va-t-il avoir lieu ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – La Ville de Charleroi est maître d'ouvrage du chantier et non moi, c'est elle qui est compétente pour fixer une date. Je vais présenter le dossier au Gouvernement dans les prochains jours.

M. Fontaine (MR). – Je vous remercie. Nous continuerons à suivre ce dossier avec intérêt.

Mme la Présidente. – Je propose de joindre la question de M. Crucke à celle de M. Fontaine, toutes deux concernant la gestion des boues de dragage.

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'AVENIR DE LA GESTION
DES BOUES DE DRAGAGE»

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'ANNULATION DU PERMIS À HOURPES
ET LA DEMANDE DE L'AUDITEUR
D'ANNULATION IMMÉDIATE
DU PERMIS ACCORDÉ À MALMAISON»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'avenir de la gestion des boues de dragage», et la question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'annulation du permis à Hourpes et la demande de l'auditeur d'annulation immédiate du permis accordé à Malmaison».

La parole est à M. Fontaine pour poser sa question.

M. Fontaine (MR). – Un autre dossier sur lequel je ne vous laisse pas en paix et qui a connu une évolution majeure ces derniers temps est celui des boues de dragage. La dernière évolution est la victoire du comité de quartier après cinq années de combat. Celui-ci a obtenu l'annulation, par le Conseil d'État, de l'arrêté du Ministre Foret de février 2004 qui octroyait un permis unique pour l'implantation et l'exploitation d'un centre de regroupement pour produits de dragage à Hourpes.

La délivrance de ce permis était conditionnée à l'expérimentation du filtre-presse et si ces essais ne se révélaient pas concluants, alors un centre de lagunage serait construit sur le site. C'est d'ailleurs la seule alternative existant à ce jour : certains sites ont fait l'objet d'expériences par la technique du lagunage et d'autres par la technique du filtre-presse. Des questions vous ont déjà été posées sur l'évaluation de ces deux techniques et le choix qui résulterait de cette évaluation complexe. Je n'y reviendrai donc pas.

Nous savons maintenant qu'il n'est plus question de lagunage à Hourpes, avez-vous d'autres projets d'implantation d'un site de ce genre ailleurs en Région wallonne ou va-t-on passer au filtre-presse partout ? Vous semblez ne pas avoir abandonné totalement l'idée d'utiliser les deux techniques. Est-ce exact ? Sur quels critères vous basez-vous pour laisser les deux possibilités ouvertes ?

En ce qui concerne la technique du lagunage, si celle-ci devait être utilisée à certains endroits, avez-vous budgétisé l'incidence sur le rendement du procédé suite à un temps de séchage deux fois plus long que prévu (un an au lieu de 6 mois initialement prévu), ainsi que le coût de construction des bassins de décantation qui, sauf erreur de ma part, n'a jamais été abordé ?

Face à l'évolution du dossier de Hourpes, comment voyez-vous l'évolution du projet similaire du site du Grippia à Seneffe ?

En plus de la suppression du projet d'Hourpes, une plainte a été déposée par les riverains à la Division de la Police de l'Environnement pour enlever les 30.000 m^3 de boues qui sont stockées sur le site depuis des années, il est donc possible que vous deviez enlever ces boues. Malgré un étonnant vide juridique en la matière, le Conseil d'État a rendu un avis favorable et a donc tranché en faveur des riverains, cette plainte est donc recevable au titre que ces boues sont en fait des déchets et entrent donc dans le cadre de la loi «déchets».

Pouvez-vous me préciser quand vous allez devoir enlever ces boues ? Quel sera le coût de cet imprévu et quelles seront leurs destinations potentielles de ces boues ?

Avez-vous des contacts avec votre collègue de l'environnement Benoît Lutgen, compétent en matière de déchets, pour apprécier la dangerosité du déplacement de ces boues et de la pollution potentielle du site où elles seront amenées ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

M. Crucke (MR). – Comme mon Collègue M. Fontaine, voici un dossier sur lequel je ne vous lâcherai pas. Comme vous le savez, pour le dossier de Hourpes, une décision du Conseil d'État est tombée. Pour Malmaison, je vous avais dit qu'il fallait combattre le permis donné par M. Antoine. L'Auditeur du Conseil d'État vient de rendre des conclusions. Il y a dans ces deux dossiers des parallélismes évidents, comme la proximité des habitations et une population opposée au projet.

De plus, les produits traités à Malmaison relèveraient de la catégorie B, c'est-à-dire que ce sont des produits reconnus toxiques, contre la catégorie A pour Hourpes. La «capacité» de Malmaison s'élèverait à

75.000 m^3 contre 22.000 m^3 à Hourpes. Il semblerait que le raisonnement de l'Auditeur du Conseil d'État ne devrait donc pas être très différent pour Malmaison de celui émis pour Hourpes !

Face au constat plus que positif de l'évaluation de la technique du filtre-presse, ne pensez-vous pas que les événements vous poussent à privilégier ce moyen et à délaisser le lagunage ? Monsieur le Ministre, je vous en prie, faites gagner du temps et de l'argent à la Wallonie. Ne vous obstinez pas, sachant que, en ce qui concerne Malmaison, le Conseil d'État suit généralement l'avis de l'Auditeur.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. Chaque dossier doit être examiné individuellement. On ne peut tirer des généralités sur la méthode de dragage à partir d'observations de cas individuels. La décision du Conseil d'État relative à Hourpes n'a aucun rapport avec Malmaison car la situation des deux sites est très différente.

En l'occurrence, la décision du Conseil d'État concernant Hourpes se fonde sur des considérations propres à ce dossier et qui concernent plus particulièrement le non-respect des procédures formelles de notification d'une demande, la localisation envisagée du centre de lagunage au sein d'un cadre naturel bien déterminé et enfin, l'existence d'un permis conditionnel «sous réserve de réalisation d'une expérience pilote du filtre-presse».

Pour ce qui concerne le site de Malmaison, l'avis de l'auditeur du Conseil d'État est certes négatif, mais mon administration a introduit de nouveaux moyens en réponse à cet avis et j'attendrai donc la décision définitive du Conseil d'État pour prendre attitude dans ce dossier. Toutefois, et selon les informations en ma possession, cet avis se base sur la non-existence, à l'heure actuelle, de filières de valorisation des boues polluées. D'où l'intérêt de la mise en œuvre du procédé Novosol qui permettra de solutionner cette dernière problématique.

L'acte le plus profond que je puisse poser dans ce dossier, c'est de faire aboutir le projet Novosol. En effet, tant que nous n'aurons pas de réponse aux boues polluées, nous serons toujours confrontés au problème. Je pense que l'avenir, c'est la coexistence des deux techniques couplées à Novosol.

La durée de séchage des boues n'a pas dû être allongée de 6 à 12 mois. Le temps de séchage dépend simplement de la quantité et de l'épaisseur des boues entreposées dans les bassins.

Concernant le site du Grippia à Seneffe, je n'ai aucun a priori quant à la méthode de traitement des boues qui devait lui être appliquée. Simplement, et comme j'avais déjà eu l'occasion de vous le signaler, ce dossier n'est actuellement pas mûr en raison des compléments d'étude à réaliser et de la présence de pollution dans une partie du sol de ce site.

Enfin, je n'ai à ce jour reçu aucune demande, aucune notification officielle concernant l'enlèvement d'un ancien dépôt de boues à Hourpes. Je ne manquais pas de me montrer attentif à l'évolution de ce dossier, mais vous comprendrez que je ne puis en l'état vous apporter plus de précisions.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (MR). – Je vous remercie pour votre réponse et je crois, comme vous, que le problème réside véritablement dans le traitement des boues de dragage. Je vous remercie aussi de me confirmer qu'en ce qui concerne le site de Grippia, le dossier n'est nulle part puisqu'il a fallu recommencer l'enquête. Quant au stock de boues à Hourpes, une plainte doit être actuellement en cours.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – Je pense que tout est une question de conviction. Les premières analyses sur les filtres-presses, au niveau des coûts et des résultats, sont probantes. Le lagunage est décrié par tous et n'est pas intéressant au niveau du prix. Je combattrai cette technique autant que je le pourrai et je pense que vous aussi, un jour, vous comprendrez que le filtre-presse est la meilleure solution.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – M. Crucke, vous avez indiscutablement contribué à l'évolution du dossier, mais, personnellement, je ne suis pas convaincu que le filtre-presse soit la seule technique. Pour gagner ce grand combat, il faut faire coexister les différents procédés et y ajouter Novosol sans lequel on ne réglera pas le problème des boues B. Pour les autres boues, je suis ouvert à la technique du filtre-presse.

Indépendamment du coût de traitement, je suis heureux que les deux approches existent car le filtre-presse ne peut pas être la seule réponse au problème. Il s'agit d'une bonne réponse mais ce n'est pas LA réponse.

M. Crucke (MR). – Si on veut faire évoluer ce dossier, rendons-nous là où ce processus est déjà d'application pour que nous puissions voir réellement en quoi il consiste.

QUESTION ORALE
DE M. FONTAINE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«L'INSTALLATION DES MURS ANTIBRUIT
À MANAGE»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «l'installation des murs antibruit à Manage».

La parole est à M. Fontaine pour poser sa question.

M. Fontaine (MR). – Je vous ai déjà interrogé à de nombreuses reprises sur ce sujet.

Vos paroles étaient les suivantes : «*Quant à la question posée par M. le Député Fontaine, concernant plus particulièrement Manage, j'informe l'honorable Membre que le quartier formé des rues Empain, du Caudia et l'avenue de la Libération au nord de l'A15, figure en 26e position sur les 354 sites les plus exposés au bruit en Région wallonne.*».

Récemment, les services du MET ont élagué les talus bordant l'autoroute qui passe derrière la rue du Caudia à Bois d'Haine. Les arbres et arbustes qui se trouvaient sur ces talus servaient, bien insuffisamment, à diminuer le bruit venant de l'autoroute mais aussi à «couper» les riverains de cet axe à grand trafic. Malheureusement, vos services ont cru bon d'enlever totalement tout ce qui se trouvait sur ces talus. Le MET se rendant compte de son excès veut tout simplement replanter.

Compte tenu que la programmation prévoit l'installation des murs antibruit, ne serait-il pas opportun de les installer le plus vite possible plutôt que de replanter des arbustes qui n'auront que peu d'effets, et ce seulement dans quelques années ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je vous confirme que mon Administration a bien procédé, d'initiative et dans le cadre du bail d'entretien des plantations, à l'élagage des environs de la rue Caudia.

Pour malheureux que vous le jugez, cet élagage ne remet nullement en question le dossier relatif à la mise en place d'écrans antibruit à cet endroit, c'est pourquoi j'ai inscrit le site de Manage dans la liste des projets effectifs pour l'année 2006 ; les travaux pourraient être adjugés et engagés au cours de cette année et réalisés en 2007 puisqu'ils figurent aujourd'hui en ordre utile sur la liste des sites les plus bruyants.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour cette bonne nouvelle.

QUESTION ORALE
DE M. CRUCKE À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE,
SUR
«LE CANAL SEINE EUROPE
ET SES RÉPERCUSSIONS
EN HAINAUT OCCIDENTAL»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «le canal Seine Europe et ses répercussions en Hainaut occidental».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

M. Crucke (MR). – Le port autonome du centre et de l'ouest fêtera bientôt son cinquième anniversaire. Lors du Colloque organisé à cette occasion, il a été question de l'ouverture en Île de France du futur canal «Seine-Nord Europe». Celui-ci constituera le chaînon manquant entre l'Europe du Nord et du Sud. Il s'agit là d'un projet ambitieux dont l'objectif est de désengorger le réseau routier et qui constitue une formidable opportunité pour notre Région.

Si nous désirons nous joindre à ce projet français, nous devons réagir dès maintenant. J'aimerais aborder certaines questions plus spécifiques au Hainaut Occidental.

L'augmentation des demandes de pierres calcaires issues des carrières de Vaulx-Bruyelle entraînera fort probablement un accroissement du trafic vers l'Île de France impliquant une hausse du tonnage des bateaux à 2.000 tonnes minimum, au lieu de 1.350 tonnes. Pouvez-nous indiquer si un calendrier des travaux a été prévu à cet égard ?

Des ports autonomes seraient également prévus à Antoing, Pecq et Perwez. Pourriez-vous nous dire de quoi il en retourne exactement ?

L'ouverture de la Seine-Nord est prévue pour 2012. Je me réjouis que des démarches aient été entreprises afin de concrétiser notre apport à ce projet dont la mise en œuvre et la cohérence nécessitent une concertation étroite avec la France et la Flandre. Des contacts ont-ils été entrepris avec nos voisins à cet égard ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – En réponse à sa question, j'informe l'honorable Membre que, comme vous le soulignez, l'ouverture du canal Seine-Nord est prévue en 2012, au plus tôt.

Concernant l'aménagement du tronçon de l'Escaut entre Tournai et Bléharies, et comme évoqué lors du colloque organisé par le PACO, actuellement, ces travaux ne sont pas nécessaires, puisque le passage de bateaux à 1350 tonnes s'y effectue sans difficultés aucune.

Par ailleurs, et si le besoin s'en faisait sentir, mes services pourraient y autoriser le passage de bateaux jusqu'à 3000 tonnes, sans qu'il ne soit, non plus, nécessaire d'y réaliser des travaux.

Concernant la création de ports autonomes, j'informe l'honorable Membre que les projets évoqués par celui-ci sont en réalité des zones sur lesquelles le PACO prévoit de réaliser différents investissements qui seront financés avec la participation de la Région wallonne sur base de la clé de répartition 80/20 qui est en vigueur pour ce type de réalisations.

Ces trois projets concernent plus précisément :

– la création d'une zone d'activités logistiques bimodale à Pecq en 2008 ;
– la réalisation d'un quai et d'une dalle, destinés au trafic carrier, à Antoing en 2006 ;
– la réalisation d'une zone d'activité économique en relation avec la voie d'eau à Péruwelz pour 2011/2012 dont le dossier de révision de plan de secteur a été récemment déposé chez mon Collègue Antoine.

Enfin, la concertation avec la France et la Flandre doit, quant à elle, s'organiser au sein du Comité Seine-Nord qui a été mis en place le 24 novembre dernier entre les diverses parties intéressées à ce projet. Mon chef de Cabinet m'y représentait et a assisté à la mise en place de ce comité.

J'envisage par ailleurs de mettre sur pied une formule de concertation intra belge avec nos collègues de la Région flamande en vue de garantir l'homogénéité de notre action en ce dossier. Cette concertation intra belge reste toutefois encore à formaliser avec mon Collègue de la Région flamande, le Ministre Peeters.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse très intéressante pour le développement du Hainaut occidental mais aussi de la Région wallonne dans son ensemble. Toutefois, je voudrais vous signaler que très bientôt, le tonnage de 1350 tonnes ne sera plus suffisant et que nous devrons passer à 2.000 tonnes. Je me réjouis en outre de savoir que nous pourrons rencontrer l'échéance de 2012.

Nous n'avons pas à être jaloux de ce qui se passe de l'autre côté de la frontière française. Par rapport à nos homologues flamands, je suis persuadé que votre chef de Cabinet vous représente merveilleusement bien. C'est une bonne nouvelle car il ne faudrait pas que ce projet soit freiné par des problèmes belgo-belges.

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LA RÉDUCTION DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE DES POIDS LOURDS SUR NOS AUTOROUTES»

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collignon à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «la réduction de la vitesse maximale autorisée des poids lourds sur nos autoroutes».

La parole est à M. Collignon pour poser sa question.

M. Collignon (PS). – Ma question porte sur la réduction de la vitesse maximale autorisée des poids lourds sur nos autoroutes.

Selon la Ministre flamande de la Mobilité, Mme Van Brendt, cette mesure serait bénéfique pour l'environnement car elle permettrait de diminuer les émissions de CO_2. Elle représenterait en outre un apport au point de vue sécuritaire et contribuerait à diminuer le nombre d'accidents.

Je m'interroge pour savoir s'il ne serait pas opportun, au lieu de réduire cette vitesse, d'envisager une interdiction générale de dépasser pour les plus 3,5 tonnes. Cette mesure serait dans un premier temps applicable aux autoroutes à deux bandes.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. Bien que les différentes problématiques soulevées dans sa question soient avant tout du ressort du pouvoir fédéral, il existe en Région wallonne un cadastre des zones à

hauts risques des routes régionales, dans lequel sont également repris les tronçons autoroutiers.

Ce cadastre est réalisé sur base des données INS dont les derniers chiffres datent de 2002. Je tiens toutefois à vous signaler que c'est sur les autoroutes que l'aspect «infrastructure» est le moins déterminant en matière de sécurité routière, en effet c'est là, que l'absence d'obstacle, la visibilité ou encore le tracé de la route sont optimisés au maximum, et c'est bien souvent l'automobiliste lui-même qui a son sort entre les mains par son propre comportement, notamment en matière de vitesse. C'est sur autoroutes que mes moyens d'actions en matière de sécurité routière sont les plus limités.

La réduction de la vitesse maximale des poids lourds sur nos autoroutes est envisagée par ma collègue flamande Madame Van Brendt et doit faire l'objet de réunions de concertation entre les différents pouvoirs régional et fédéral.

Dans ce cadre, Mme Van Brendt a commandité deux études dont les résultats devront être examinés dans ce groupe de concertation qui devait se réunir fin décembre, mais qui pour des questions d'agenda a dû être reporté au 20 janvier prochain.

La limitation de la vitesse maximale des camions doit être vue sous deux aspects : environnemental et sécuritaire.

S'il est vrai qu'en termes de sécurité routière, la distance nécessaire en cas de freinage sera plus courte si la vitesse du camion est moins élevée, ce véhicule lent ne risque-t-il pas de devenir un obstacle dangereux pour les autres usagers de l'autoroute ?

Il faudra donc bien envisager les avantages et les inconvénients d'une telle mesure avant de prendre une décision définitive en la matière.

Notons cependant que le Ministre Landuyt lui-même dit qu'il n'est pas favorable à la limitation à 80 km/h des camions. Les données montrent qu'ils roulent en moyenne à 82,5 km/h.

Si l'on va dans le sens d'une interdiction, il serait judicieux de globaliser les interdictions de dépasser aux différentes catégories de véhicules «lents» et de modifier l'article du Code de la route sur la circulation sur les autoroutes en ces termes : «Sur les autoroutes, les véhicules dont la limitation de vitesse est inférieure à 90 km/h en application de l'article 11 du Code ne peuvent emprunter la bande de circulation du côté du bord gauche de la chaussée sauf pour se conformer aux indications des signaux F13 et F15».

Il en découlerait que l'ensemble des camions de plus de 3,5 tonnes (application prochaine de la directive 2002/85/CE), les cars et, vraisemblablement prochainement, les voitures tractant une remorque ne pourraient pas dépasser sur les autoroutes à deux bandes et circuler sur la troisième bande des autoroutes à trois bandes.

Rappelons que toute modification du code de la route relève de la compétence fédérale. Une concertation entre les Régions et le Fédéral devrait évidemment avoir lieu préalablement.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Collignon.

M. Collignon (PS). – Personnellement, je ne suis pas favorable à cette limitation de la vitesse maximale pour les poids lourds. Je pense qu'il serait plus opportun d'interdire les dépassements. Ma réflexion s'inscrit plus dans l'esprit de ce que proposait M. le Ministre Landuyt.

(M. Collignon, Commissaire, prend place au fauteuil présidentiel.)

QUESTION ORALE DE Mme LISSENS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU PATRIMOINE, SUR «LES RADARS AUTOMATIQUES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, sur «les radars automatiques».

La parole est à Mme Lissens pour poser sa question.

Mme Lissens (MR). – Monsieur le Ministre, j'ai pu lire ces derniers temps dans la presse des articles concernant le retard pris par la Wallonie dans la pose de radars automatiques et je souhaite vous interroger sur le sujet.

Si en Flandre, les radars automatiques fleurissent sur les routes régionales et locales, ils sont, par contre, toujours absents le long des autoroutes. En Wallonie, ils font peu à peu leur apparition dans certaines zones de police locale, mais rien ne semble évoluer pour les autoroutes.

Pourtant une série de points noirs sur le réseau routier ont été sélectionnés et 29 stations d'accueil ont été installées pour y mettre en place les caméras automatiques de la police locale. Il y a un an, le service de métrologie du Ministère des Affaires économiques a remis un rapport faisant état de remarques concernant ces installations, leur entrée en vigueur avait d'ailleurs été annoncée comme imminente.

Un an plus tard, rien n'a été fait. Longtemps en panne, seuls les trois boîtiers d'accueil – pour deux radars – du viaduc de Beez sont aujourd'hui opérationnels, tandis que celui placé sur le site du tunnel de Cointe n'est plus utilisé en raison de problèmes de parasites. Qui plus est, un certain nombre de ces stations d'accueil qui ont été mises en place sont inutilisables en raison des dégradations qu'elles ont subies.

Les membres de votre cabinet parlent de problèmes au niveau de l'homologation des sites et reconnaissent qu'on tourne en rond dans ce dossier. Vous signalez qu'il existe des risques de réflexion d'ondes qui peuvent créer des perturbations et que les adaptations recommandées par le service de métrologie sont lourdes et peu claires. Vous souhaiteriez débattre du problème lors de la prochaine conférence interministérielle sur les transports afin de trouver une solution.

Monsieur le Ministre, quand cette conférence doit-elle avoir lieu ? Quelles sont les solutions techniques et pratiques que vous comptez défendre lors de cette conférence pour aboutir à une solution dans ce dossier ?

En quoi les recommandations proposées par le service de métrologie vous paraissent-elles trop lourdes et peu claires ? Quelles sont les alternatives que vous proposez face aux constats du service de métrologie ?

Enfin, dans quel délai pensez-vous pouvoir avancer une solution concrète dans ce dossier qui n'a déjà que trop traîné ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. Comme je l'ai déjà signalé lors d'une récente commission, il faut bien cerner le rôle de chacun : la Région wallonne s'est engagée à financer l'implantation de 29 boîtiers susceptibles d'accueillir des radars. Ces boîtiers ont été disposés le long du réseau autoroutier aux endroits les plus accidentogènes. Tous les boîtiers sont placés et réceptionnés d'un point de vue technique depuis plus d'un an !

La police fédérale, par le biais des Unités Provinciales de Circulation de la Police de la Route, peut utiliser ses propres radars «en tournante» dans chacun de ces boîtiers. Les radars proprement dits ne sont donc pas de mes compétences.

Suite aux différentes difficultés rencontrées dans ce dossier, et comme je vous l'avais proposé lors de cette précédente commission, lors de la dernière réunion de concertation interministérielle, mon collaborateur a demandé qu'une solution soit trouvée.

Je tiens à préciser qu'en ce qui concerne la Flandre, seuls les radars contrôlant à la fois la vitesse et le franchissement des feux rouges aux carrefours sont agréés. Pour rappel ces radars fonctionnent à l'aide de boucles inductives posées dans le revêtement de la chaussée et ne génèrent évidemment aucune réflexion parasite.

Par contre, en ce qui concerne les sites équipés de radars utilisant la technologie des ondes électromagnétiques, les boîtiers, comme en Région wallonne, ne peuvent non plus être mis en service pour les mêmes raisons qu'en Région wallonne.

La Région flamande va recourir aussi au placement d'appareil «double photo» dont l'homologation est toujours en cours. Je tiens toutefois à signaler qu'à mon initiative, la conférence interministérielle sur la Mobilité et les Transports a été saisie de la problématique de l'homologation des radars par le service de métrologie.

M. le Président. – La parole est à Mme Lissens.

Mme Lissens (MR). – Je ne suis pas satisfaite de cette réponse. Vous m'avez annoncé que d'un point de vue technique, les boîtiers avaient été réceptionnés et placés. Toutefois certains problèmes subsistent.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Oui, certains d'entre eux ont été contestés par la justice.

Mme Lissens (MR). – Ils ne fonctionnent donc pas bien !

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Si, ils fonctionnent mais ils sont contestés par la justice. Le Comité de métrologie a ainsi constaté des problèmes de réflexion. La solution adoptée consiste à installer des radars à double photo. Le problème est que ceux-ci ne sont pas encore homologués.

Mme Lissens (MR). – Un de ces radars est pourtant installé au viaduc de Beez.

Vous me dites que vos collaborateurs cherchent une solution. Quand serons-nous fixés ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Il appartient à la Commission de métrologie, qui est une instance fédérale, d'homologuer lesdits radars.

M. le Président. – Ceci clôture la séance.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 20 heures 16 minutes*.

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

AIEG	Association intercommunale d'Étude et d'Exploitation pour l'Électricité et le Gaz
AIS	Agence immobilière sociale
ALE	Agence locale pour l'Emploi
CCAT	Commission consultative communale de l'Aménagement du Territoire
CPAS	Centre public d'Action sociale
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
DGRNE	Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement
DNF	Division Nature & Forêts
GRD	Gestion du Réseau de Distribution
GSM	Système global pour Communications mobiles
IDA	Association internationale de Développement
IDEG	Intercommunale de Distribution d'Eau et de Gaz
ISSeP	Institut Scientifique de Service Public
OMS	Organisation mondiale de la Santé
OPA	Offre publique d'Achat
PCA	Plan communal d'Aménagement
RAM	Cellule Risque d'Accident majeur
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
SAED	Sites d'activité économique désaffectés
SEGE	Société d'Expertise et de Gestion Énergétique
SIR	Site d'Intérêt régional
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement
SRPE	Sites de Réhabilitation paysagère et environnementale
SWL	Société wallonne du Logement
TEC	Société de Transport en commun